Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9688**

18. Wahlperiode 21.09.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 18/8828, 18/9239, 18/9596 Nr. 1.7 –

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

A. Problem

Deutschland verfolgt das Ziel, bis 2020 seinen CO_2-Ausstoß gegenüber 1990 um mindestens 40 Prozent zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor seine Emissionen mindern. Die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen und somit zur angestrebten Dekarbonisierung leistet.

Um die Akzeptanz und Attraktivität von Elektrofahrzeugen aus Sicht des Nutzers zu steigern und zeitnah aus umweltpolitischen Gründen einen zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu erreichen, ist es notwendig, die bestehende Kostenlücke im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeugen zu reduzieren.

Flankierend zu den anderen Maßnahmen der Bundesregierung, insbesondere der Gewährung einer Kaufprämie seit dem 1. Juli 2016, sollen über steuerliche Lenkungswirkungen Anreize für den Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge geschaffen werden.

B. Lösung

Für alle reinen Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) mit erstmaliger Zulassung vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2015 galt eine von fünf auf zehn Jahre verlängerte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung. Bei erstmaliger Zulassung solcher Fahrzeuge seit dem 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 gilt eine fünfjährige Steuerbefreiung. Diese Kraftfahrzeugsteuerbefreiung soll rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Steuerbefreiung geändert werden.

Inzwischen hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilität bei. Die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge wird deshalb auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

Arbeitgeber sollen sich durch einen steuerlichen Anreiz stärker an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Deshalb wird eine Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers eingeführt. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladevorrichtungen an Arbeitnehmer begünstigt.

Außerdem empfiehlt der Finanzausschuss insbesondere folgende Änderungen am Gesetzentwurf (§ 3 Nummer 46 EStG):

– Ausweitung der Steuerbefreiung des Ladestroms für die Fahrtenbuchmethode,
– Einbeziehung verbundener Unternehmen bei der Steuerbefreiung des Ladestroms.

Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 60 entstehen die im folgenden Finanztableau für den Bund dargestellten finanziellen Auswirkungen in Mio. Euro:

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung[1]	Kassenjahr				
		2016	2017	2018	2019	2020
Insgesamt	-5	-	-5	-10	-15	-20
Bund	-2	-	-2	-4	-6	-9
Länder	-2	-	-2	-4	-7	-8
Gemeinden	-1	-	-1	-2	-2	-3

[1]) Wirkung für den ersten vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitungen der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die Steuerbegünstigung im Lohnsteuerrecht für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile kein Mehraufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Steuerbegünstigung für Elektrofahrzeuge im Kraftfahrzeugsteuergesetz führt zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes.

Für die Wirtschaft vermindert sich der laufende Erfüllungsaufwand in einem Umfang von jährlich 50 000 Euro durch die Einführung der Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz. Besteuerungstatbestände und somit auch Aufzeichnungserfordernisse werden reduziert.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One in, one out“-Regel (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Da es sich dabei um Entlastungen in Höhe von 50 000 Euro handelt, stehen diese als Kompensationsvolumen für künftige Regelungsvorhaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Verfügung.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz begründet keine zusätzlichen Informationspflichten und hat somit neben der dargestellten geringfügigen Entlastung keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Finanzverwaltung (Einzelplan 08) entsteht durch die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ein einmalig anfallender Erfüllungsaufwand im Jahr 2016 von 290 000 Euro. Dieser Mehraufwand soll finanziell innerhalb des Einzelplans 08 ausgeglichen werden.

Die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz führt zu höherem Aufwand für die Verwaltung. Dabei entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 5 000 Euro.

F. Weitere Kosten

Der Sozialversicherung entstehen bei der Beitragserhebung insgesamt Mindereinnahmen in einer Größenordnung von rund 6,5 Mio. Euro jährlich.

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/8828, 18/9239 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

‚1. § 3 Nummer 46 wird wie folgt gefasst:

„46. zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 zweiter Halbsatz an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes) und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung;“.‘

Berlin, den 21. September 2016

Der Finanzausschuss

Ingrid Arndt-Brauer
Vorsitzende

Olav Gutting
Berichterstatter

Dr. Jens Zimmermann
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Olav Gutting und Dr. Jens Zimmermann

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 18/8828, 18/9239** in seiner 179. Sitzung am 23. Juni 2016 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie dem Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur Mitberatung überwiesen. Dem Haushaltsausschuss wurde die Vorlage zusätzlich gemäß § 96 GO-BT überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Deutschland verfolgt das Ziel, bis 2020 seinen $CO_2$2-Ausstoß gegenüber 1990 um mindestens 40 Prozent zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor seine Emissionen mindern. Die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen und somit zur angestrebten Dekarbonisierung leistet.

Bisher hat die Bundesregierung mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität im Wesentlichen die Marktvorbereitungsphase unterstützt und hierfür gut 1,5 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung bereitgestellt. Mit der nun beginnenden Markthochlaufphase kommt es darauf an, einen sich selbst tragenden Markt zu unterstützen und den Anteil an Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen von bisher unter 1 Prozent bis 2020 deutlich zu erhöhen. Um die Akzeptanz und Attraktivität aus Sicht des Nutzers zu steigern und zeitnah aus umweltpolitischen Gründen einen zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu erreichen, ist es notwendig, die bestehende Kostenlücke im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeugen zu reduzieren.

Die Bundesregierung hat hierzu ein Gesamtpaket aus zeitlich befristeten Kaufanreizen, weiteren Mitteln für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, zusätzlichen Anstrengungen bei der öffentlichen Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie aus steuerlichen Maßnahmen in einem Gesamtumfang von 1 Mrd. Euro entwickelt:

Ein Teil der Kostenlücke wird seit dem 1. Juli 2016 über die Gewährung einer Kaufprämie für reine Elektrofahrzeuge und für Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge geschlossen. Die öffentliche Hand wird bei ihren eigenen Fuhrparks mit gutem Beispiel vorangehen. Der Anteil der durch die Bundesregierung in ihrem Geschäftsbereich zu beschaffenden Elektrofahrzeuge soll auf mindestens 20 Prozent erhöht werden. Darüber hinaus sollen zusätzliche Fördermittel für den Aufbau eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Netzes an Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bereitgestellt werden. Flankierend sollen über steuerliche Lenkungswirkungen Anreize für den Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge geschaffen werden.

Für alle reinen Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) mit erstmaliger Zulassung vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2015 galt eine von fünf auf zehn Jahre verlängerte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung. Bei erstmaliger Zulassung solcher Fahrzeuge seit dem 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 gilt eine fünfjährige Steuerbefreiung. Diese Kraftfahrzeugsteuerbefreiung soll rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Steuerbefreiung geändert werden.

Inzwischen hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilitätbei. Die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge wird deshalb auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

Arbeitgeber sollen sich durch einen steuerlichen Anreiz stärker an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Deshalb wird eine Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers eingeführt. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladevorrichtungen an Arbeitnehmer begünstigt.

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht dafür entsprechende Änderungen am Kraftfahrzeugsteuergesetz und am Einkommensteuergesetz vor.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 85. Sitzung am 5. September 2016 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/8828, 18/9239 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V. (FÖS)
2. Hechtner, Prof. Dr. Frank, Freie Universität Berlin
3. Iwer, Frank, IG Metall Baden-Württemberg
4. NABU Naturschutzbund Deutschland e. V., Dietmar Oeliger
5. Deutscher Steuerberaterverband e. V.
6. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
7. Walter, Bernd, Bayerische Motoren Werke AG (BMW)
8. Wietschel, Prof. Dr. Martin, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 80. Sitzung am 21. September 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 88. Sitzung am 21. September 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 21. September 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 90. Sitzung am 21. September 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 21. September 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und

SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 51. Sitzung am 22. Juni 2016 mit dem Gesetzentwurf gutachtlich befasst und festgestellt, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben und die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung im Gesetzentwurf plausibel seien. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/8828, 18/9239 in seiner 84. Sitzung am 6. Juli 2016 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 5. September 2016 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 87. Sitzung am 21. September 2016 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 18/8828, 18/9239 in geänderter Fassung.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** erläuterten, die vorgelegten steuerlichen Maßnahmen würden das bisherige Maßnahmenbündel der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität auf gelungene Art und Weise ergänzen. Im Einkommensteuergesetz würden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile zum Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeuges im Betrieb und die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Steuerpflicht befreit. Darunter würden auch so genannte S-Pedelecs fallen, also zulassungspflichtige Elektrofahrräder, die schneller als 25 Stundenkilometer mit elektrischer Unterstützung fahren könnten. Der Arbeitgeber erhalte die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der Ladevorrichtung und Zuschüsse pauschal mit einem Lohnsteuersatz von 25 Prozent zu versteuern. Die Regelung würde auf den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2020 befristet. Hinzu komme, dass die bisherige Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge rückwirkend zum 1. Januar 2016 von fünf auf zehn Jahre verlängert werde. Dies gelte ebenfalls für die Fälle von Umrüstungen zu reinen Elektrofahrzeugen.

Aufgrund der fruchtbaren öffentlichen Anhörung habe man den vorgelegten Änderungsantrag eingebracht. Zum einen würden die vorgesehenen Lohnsteuerbefreiungen auf Ladevorgänge bei verbundenen Unternehmen des Arbeitgebers erweitert, zum anderen würden nun auch betriebliche Fahrzeuge erfasst, die der Arbeitnehmer privat nutzen könne (Fahrtenbuchmethode).

Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD stellten klar, mit dem Begriff „Ladevorrichtung" seien im Sinne des Gesetzentwurfs die gesamte Ladeinfrastruktur einschließlich Zubehör und die in diesem Zusammenhang erbrachten Dienstleistungen gemeint. Dazu würden zum Beispiel die Installation und Inbetriebnahme der Ladevorrichtung, die Wartung sowie die für die Inbetriebnahme notwendigen Vorarbeiten wie das Verlegen eines Starkstromkabels gehören.

Die **Fraktion DIE LINKE.** unterstrich, Hybridantriebe sollten nach ihrer Einschätzung in keinem Fall gefördert werden, da die zugrundeliegenden Verbrennungsmotoren eine veraltete Technik seien. Hybridfahrzeuge seien oftmals nur wenig effizienter im Energieverbrauch als sparsame, klassische Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Direkte Förderungen sollten auf bestimmte Verkehre beschränkt bleiben. So wäre die finanzielle Förderung der Anschaffung von Akkutaxis oder Akkulieferfahrzeugen für einen begrenzten Zeitraum von drei bis fünf Jahren sinnvoller. Für die Zeit danach müsste festgelegt werden, dass keine Zulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren mehr möglich wären.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge habe keinen nennenswerten Effekt auf die Entscheidung der Autokäufer für oder gegen die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs. Bemerkenswerterweise habe die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Mautgesetzgebung selbst versucht, die Kfz-Steuer abzuschaffen. So sei es überraschend dass ein Gesetz, das man eigentlich habe abschaffen wollen, nun eine Grundlage zur Förderung für Elektrofahrzeuge sein solle.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, der vorliegende Gesetzentwurf sei kein schlüssiger Baustein in der Gesamtstrategie „Elektromobilität“. Man habe zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Zahlen zu den Auswirkungen der eingeführten Kaufprämie weit unter den Erwartungen liegen würden. Gerade im Zusammenhang mit dem VW-Dieselskandal und vor dem Hintergrund der Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft und der Notwendigkeit, diese Industrie auf die Zukunft auszurichten sowie der Erkenntnis, dass Verbrennungsmotoren keine Zukunft hätten, sei deutlich, dass das vorgelegte Gesetzespaket sowie dieses Teilgesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität weit hinter dem zurück bleiben würden, was eigentlich notwendig wäre. Man bräuchte ein gänzlich anderes, besseres Gesamtkonzept. Daher sei der vorliegende Gesetzentwurf zwar nicht schädlich, aber ungenügend.

Vom Ausschuss angenommener Änderungsantrag

Die vom Ausschuss angenommene Änderung am Gesetzentwurf ist aus der Maßgabe in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses ersichtlich. Die Begründung der Änderung findet sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“.

Voten der Fraktionen:

Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen (Ausweitung der Steuerbefreiung des Ladestroms für die Fahrtenbuchmethode, Einbeziehung verbundener Unternehmen)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD

Ablehnung: DIE LINKE.

Enthaltung: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 3 Nummer 46)

Die Regelungen des Gesetzentwurfs begünstigen das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers. Folglich berücksichtigt der Gesetzentwurf derzeit nicht solche Arbeit-nehmer, die den geldwerten Vorteil für die private Nutzung des betrieblichen Kraftfahrzeugs nach der sogenannten Fahrtenbuchmethode ermitteln. Mit der Änderung wird das elektrische Aufladen eines vom Arbeitnehmer auch privat genutzten betrieblichen Kraftfahrzeugs in die Steuerfreiheit einbezogen.

Ferner wird der Begriff „im Betrieb des Arbeitgebers“ präzisiert. Es handelt sich dabei um jede ortsfeste betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens im Sinne des § 15 des Aktiengesetzes. Diese Definition war bisher lediglich in der Gesetzesbegründung des Regierungsentwurfs vorgesehen. Die Steuerbefreiung gilt auch für Leiharbeitnehmer im Betrieb des Entleihers.

Berlin, den 21. September 2016

Olav Gutting
Berichterstatter

Dr. Jens Zimmermann
Berichterstatter

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333